

подальшого реформування Укрзалізниці шляхом перетворення її на холдингову компанію.

Література

1. Інформація про Українські залізниці / Офіційний веб-сайт Міністерства інфраструктури України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/informaciya-pro-ukrainski-zaliznici.html>
2. Директива Ради 91/440/ЄЕС від 29 липня 1991 року про розвиток залізниць [Електронний ресурс]. – Режим доступу: old.minjust.gov.ua/file/32873
3. Директива Європейського парламенту та Ради 2001/14/ЄС від 26 лютого 2001 року про розподілення пропускнуї можливості залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікації на відповідність вимогам безпеки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://old.minjust.gov.ua/file/33455>
4. Никифрук О. Імплементация директив ЕС щодо залізничного транспорту в законодавство України: позитивні та негативні наслідки / О. Никифрук // Економіст. – 2013. – № 10. – С. 15-20.
5. Реформирование железнодорожного транспорта в странах СНГ, Балтии и Восточной Европы, 24-26 апреля 2012 г. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.osjd.org/dbmm/download?vp=51&load=y&col_id=2066&id=2279
6. Проект Закону про залізничний транспорт України № 7316 від 17.11.2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=62929

УДК 341.824:338.47 (043.2)

Beregovich L., student,
Educational and Scientific Law Institute,
National Aviation University, Kiev, Ukraine
Scientific supervisor: Yeryashov E., senior lecturer

LEGAL ISSUES IN THE IMPLEMENTATION OF INTERNATIONAL AIR FLIGHTS IN UKRAINE

International air law regulate mainly the international activity of national civil aviation, which consists of international flights, airlines in the sovereign airspace of foreign states and beyond the state territory, as well as international passenger and van luggage transportation by air from one country to another one.

International flights and international transportation are carried out simultaneously, but are regulated separately from each other. It should also be taken into cinsideration the fact that international flights are not exclusively governed by international law. Often, due to the coincidence of the object of regulation, the subject of an international treaty and national law becomes the

same issue. This is evidenced, for example, by flights of foreign civilian aircraft over the state territory. The Chicago Convention of 1944 clearly established that no regular international air connections over the territory of the country can be carried out without the permission of the territorial sovereign, that is, the official authority of that country.

States are responsible for violating the principles and norms of international air law. In particular, a state may be deprived of the right to vote in the ICAO Assembly (Article 88 of the Chicago Convention). They are also responsible for violating the sovereignty of other states over their airspace.

Another aspect of responsibility issue in international air law is the responsibility of the air carrier. The result of the cooperation of the states in this area was a series of treaties, known as the "Warsaw System".

The Air Code of Ukraine regulates aviation activity in relation to the use of airspace in order to meet the interests of Ukraine and its citizens and to ensure the safety of aviation, and its validity applies to all users of airspace of Ukraine, both in Ukraine and abroad, if the laws of the host country provide for another (Article 2). Ukraine has full and exclusive sovereignty over the airspace of Ukraine, which is part of its territory.

The state regulates the activity of civil aviation through the Ministry of Transport of Ukraine and the relevant bodies of aviation transport of Ukraine (Article 3).

Since the proclamation of independence in Ukraine, air agreements between the Government of Ukraine and several governments have been concluded for the first time independently. Ukraine, as a subject of international law, carries out direct relations with other states, concludes treaties, including air links on the use of airspace, etc. International legal acts are ratified to national legislation. However, among the unresolved problems concerning the use of airspace, the current problems remain: a number of aviation rules have significant differences with the recommendations of ICAO and other international instruments; the activity of air traffic control bodies of civil, state aviation and air defense is not legally distinct; part of the aviation rules is of a closed nature, especially this applies to state aviation; The Code of aviation rules of Ukraine and the Regulations on the implementation of international flights in the airspace of Ukraine, the Adviser for the conduct of flights, etc. are not adopted, which considerably complicates the procedure for the conduct of flights in the airspace of Ukraine (Articles 7, 9, 10, 51, 54, 71, 72- 75). The PC of Ukraine does not contain the definition of "international flight" and regulations that would directly regulate the procedure and rules for their implementation by the aviation of all departments.

It does not contribute to the civilized approach and the absence of a coordination center and research institution in Ukraine that would assume the role of the developer of scientifically grounded and harmonized aviation rules in order to create an independent legal branch of national and international air

law. Repeated reorganization and re-subordination of aviation structural units did not give the expected effect: dispersion, division into numerous commercial, state, joint-stock and other structures, official misuse of officials, lack of funds for the development of the aviation industry, etc., have a negative impact on the established procedure and rules of airspace use in Ukraine, which created the conditions under which foreign airspace users "flood" the territory of Ukraine, in connection with which significantly decreased on going to the state budget and many other consequences that do not contribute to the development of the authority of the Ukrainian aviation.

References

1. The Declaration on State Sovereignty // Vidomosti Verkhovna Ukrainy. – 1990. – № 31. – P. 429.
2. Constitution of Ukraine: Adopted at the fifth session of the Verkhovna Rada of Ukraine on June 28, 1996. – K.: Press of Ukraine, 1996.
3. The Air Code of Ukraine // Bulletin of the Verkhovna Rada of Ukraine. – 1994. – № 25. – P. 274.
4. Horomanskaya O.G. Ways of normative and legal provision of civil aviation of Ukraine. – K., 1999. – 453 p.
5. Ivanov Yu.A. International Law: A Guide to Exam Preparation, K., 2004. – 198 p.

УДК 347.82:341 (043.2)

Борисенко Л. О., студентка,
Навчально-науковий юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна
Науковий керівник: Жмур Н.В., к.ю.н.

ІНСТИТУТ КОМЕРЦІЙНИХ ПРАВ У МІЖНАРОДНОМУ ПОВІТРЯНОМУ ПРАВІ

У наш час, пасажирів віддають більшу перевагу повітряному транспорту, ніж наземному транспорту. Особливістю повітряного транспорту, яка відрізняє його від наземних видів, є швидкість перевезення пасажирів, враховуючи весь час, який потрібно затратити пасажирів від моменту вильоту з місця відправлення до місця призначення. На коротких відстанях (до 500 км) залізничний і автомобільний транспорт мають перевагу над повітряним транспортом завдяки значно меншій витраті часу на наземне обслуговування. Однак при збільшенні відстаней перевезення пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту.

При виконанні повітряних перевезень перевізник (авіакомпанія) потребує отримання прав на перевезення, які дозволяли б йому